सरदार सुरजीत सिंह बरनाला: सिन्दरी का नाम सिक यूनिट्स की लिस्ट में चल रहा है। इसको रिवाइव करने पर विचार किया जा रहा है।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय: सभापति महोदय, उत्तर जानने से पहले मुझे ऐसा लग रहा है कि मुझे भी यही उत्तर मिलेगा। फिर भी मैं आपसे प्रश्न करना चाहूंगी कि दुर्गापुर सार कारखाने के बारे में, जो कि पश्चिम बंगाल में एकमात्र यूरिया उत्पादन करने वाली संस्था है। दस लाख टन यूरिया हमें यहां से मिल सकता है। केवल 40 करोड़ के अभाव में यह जनवरी 97 से बंद पड़ी है। इसके लिए क्या आप आश्वासन देंगे? अभी आपने उत्तर दिया कि बाहर से कम से कम यूरिया आये, इसकी कोशिश करेंगे और 100 लाख टन यूरिया पैदा कर सकेंगे। वहां दस लाख यूरिया की खपत हमारे पश्चिमी बंगाल में है। उसको एक हद तक पूरा करने वाली इस संस्था के रिवाइवल के लिए आप क्या कोई आश्वासन देंगे?

सरदार सुरजीत सिंह बरनाला: यह भी उसी लिस्ट में आती है। आप जो 40 करोड़ की बात कर रहे हैं यह और ऑनरेबल मेम्बर ने भी बताई है। हम इसके भी देख रहे हैं।

श्री दीपांकर मुखर्जी: सर, ...(व्यवधान)....

श्री सभापति: उनका जवाब तो सुन लीजिए।

सरदार सुरजीत सिंह बरनाला: 40 करोड़ खर्च करने पर ये चल भी सकेंगे, चलते रहेंगे कुछ फायदा भी देंगे या फिर घाटे में चले जाएंगे, इसके कई आस्पेक्ट्स को एग्जामिन किया जा रहा है।

Upgradation of Rail Track

*543. SHRI NARENDRA MOHAN: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to State:

(a) whether the Railways are thinking of rail track upgradation so that the speed of selected trains could be increased beyond the present limit of 130 kmph;

(b) if so, whether the Railways have matching infrastructure to avoid any mishaps or to take care after major mishaps happen due to high speed trains; and

(c) if so, the details thereof?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) No, Sir.

(b) and (c) Do not arise.

श्री नरेन्द्र मोहन: मान्यवर, रेल मंत्री जी ने तो हमारे सवाल को बिल्कुल उड़ा ही दिया है, समझ में नहीं आया। अच्छा होता, रेल मंत्री जी उस जवाब को पढ़ लेते जो जवाब लोक सभा में राम नाईक जी ने दिया था सवाल के जवाब में।

श्री संघ प्रिय गौतम: ...(व्यवधान)... नहीं दे रहे हैं।

श्री नरेन्द्र मोहन: अगर आप मुझे प्रश्न करने दें तो आपकी कृपा होगी।

जो उत्तर दिया गया है उसको मैं पढ़कर सुनाता हूं:

> "In view of the fact that the speed of the trains in the country is much lower compared to those of other countries, measures are underway to remove speed restrictions and upgrade tracks." It was said in the Lok Sabha on Thursday that the Railway Board has limited the maximum speed of trains of the Indian Railways to 120 to 130 kms. per hour. The Minister of State for Railways, Mr. Ram Naik stated it in his written reply.

राम नाईक जी ने अपने लिखित उत्तर में यह बात कही है कि वे विचार कर रहे हैं। लेकिन मंत्री जी ने कहा है कि इस पर कोई विचार नहीं हो रहा है। आखिर, यह मंत्री जी जाने। लेकिन मैं उनके संज्ञान में लाना चाहूंगा कि कठिनाई कहां है। सभापति जी, यह रेलवे स्थायी समिति की एक रपट है। इसमें कहा गया है, मैं पढ़ना चाहूंगा कि:

> "चूंकि रेल यातायात गाड़ियों की गति और उनके भार में अत्यधिक वृद्धि होती जा रही है, अतः गाड़ियों का संचालन कार्य अधिक जटिल होता जा रहा है और इसमें मानवीय त्रुटियों की अधिक संभावना है। इसके परिणामस्वरूप असुरक्षा की भावना पैदा हो गई है और इसके कारण दुर्घटनायें बढ़ रही हैं"। यह रेल मंत्रालय की स्थायी समिति ने कहा है।

श्री सभापति: सवाल कीजिए।

श्री नरेन्द्र मोहन: मेरा सवाल यह है कि हमारे देश में तेज गति से चलने वाली रेलें बहुत हैं और रेल पथ का भी नवीनीकरण किया जा रहा है जिस पर ये ट्रेनें चल सकें। प्रश्न यह है कि जो ट्रेनें इस गति से चल रही हैं, 130 किलोमीटर की गति बहुत तेज होती है तो इसमें सुरक्षा की दृष्टि से उन्होंने क्या कोई नये उपाय किए हैं? सुरक्षा के बारे में स्थायी समिति ने एक नहीं अनेक बार भारी चिन्ता व्यक्त की है।

श्री सभापति: आपका सवाल हो गया।

श्री नरेन्द्र मोहन: यह मेरा पहला प्रश्न है, इसके बारे में वह क्या सोच रहे हैं।

श्री नीतिश कुमार: सभापति महोदय, जो लोक सभा में अतारांकित प्रश्न का उत्तर रेल राज्य मंत्री श्री राम नाईक जी ने दिया है और अभी जो जवाब दिया जा रहा इनमें कोई अन्तर्विरोध नहीं है। इसको गौर से देख लें। माननीय सदस्य विद्वान हैं, जानकार हैं, लेकिन मैं उनको सलाह देना चाहता हूं कि वे अपने मूल प्रश्न का एक बार पाठ कर लें। उसके बाद खुद देख लें कि 130 किलोमीटर से ज्यादा गति से रेल गाड़ी चलाई जाए इसके अपग्रेडेशन के बारे में उनका सवाल है। so that the speed of selected trains could be increased beyond the present limit of 130 kms. per hour. 130 किलोमीटर पर आवर की स्पीड से ज्यादा चलने वाले ट्रैक हमारे यहां हैं। ये रूट जो हमारे हैं, जो इलेक्ट्रिफाइड रूट हैं, 160 किलोमीटर की स्पीड पर चलते हैं, उनका स्ट्रक्चर वैसा बना हुआ है लेकिन ज्यामेट्रिकल इम्प्रूवमेंट उसमें जरूरी है। कोई ऐसा रूट नहीं है, एक सिरे से लेकर दूसरे जिस पर 160 किलोमीटर की स्पीड पर गाड़ी चल सके। यह लाचारी है। अपने देश में मिक्स्ड ट्रैफिक है, कई तरह के ट्रैक हैं। उसमें तेज गति से गाड़ी चलेंगी तो यहां एक तरफ से दूसरी तरफ क्रास करने वाले लोग भी हैं, इंसान भी क्रास करते रहते हैं, जानवर भी क्रास करते रहते हैं। अगर बहुत तेज गति से गाड़ी चलेगी तो उसी बीच में कोई जानवर ट्रैक पर आ गया तो डिरेलमेंट का खतरा है क्योंकि गाड़ियां काफी स्पीड से चलेंगी। इससे भयंकर दुर्घटना हो सकती है। इसलिए इस सारी स्थिति को देखते हुए परमीशन स्पीड 130 किलोमीटर पर आवर, 140 किलोमीटर पर आवर है। लेकिन वास्तविक लिमिट उससे थोड़ी कम है।

श्री नरेन्द्र मोहन: सभापति जी, अच्छा हुआ जो मंत्री जी ने स्वीकार कर लिया कि 140 किलोमीटर और 160 किलोमीटर की गति से चलने वाले पथ अपने देश में हैं।

श्री सभापति: आपका सवाल क्या है, यह बताइए।

श्री नरेन्द्र मोहन: प्रश्न यह है कि क्या उनकी सुरक्षा की कोई व्यवस्था है? मेरा पहला ही प्रश्न यह था कि इस गति से जो ट्रेनें चलती हैं, स्थायी समिति की रपट के अनुसार, उसके कारण बहुत दुर्घटनायें हो रही हैं, दुर्घटनाओं में वृद्धि हुई है। एक और बात स्थायी समिति ने कही है, मेरे पहले प्रश्न का ही उत्तर अभी तक नहीं आया है—उसमें यह कहा है कि अगर इतनी तेज गति से चलने वाली ट्रेनें चलानी हैं तो उसमें सहायक चेतावनी प्रणाली लगाना अनिवार्य हो। उसने यह भी कहा है कि रेल मंत्रालय को तेज गति से चलने वाली ट्रेनों में मैगनेट लगाए जाने चाहिए जिससे दुर्घटनायें रुक सकें। इसके बारे में क्या सरकार को कोई चिंता है? पहले मेरे इस प्रश्न का उत्तर तो आने दीजिए।

श्री सभापति: यह हो गया। अब आप दूसरा प्रश्न पूछिए।

श्री नरेन्द्र मोहन: पहले इस प्रश्न का उत्तर आ जाए फिर दूसरा प्रश्न पूछ लूंगा।

श्री नीतीश कुमार: यह आप पर निर्भर करता है कि उनको कितने प्रश्न पूछने दें। मैं सारे प्रश्नों का उत्तर देने के लिए तैयार हूं, तत्पर भी हूं। सवाल है कि सुरक्षा की चिंता हमारी है। चिंता हमारी है ही। जो आक्जलरी वार्निंग सिस्टम है, इसका उल्लेख मैंने बजट भाषण में भी किया है। यह मैगनेट वार्निंग सिस्टम है। इसकी कई जगह चोरी हो गयी। इसलिए यह प्रयास किया जा रहा है कि इसकी चोरी न हो और इसके लिए आवश्यक उपकरण लगाएं जाए। इस पर सोच जारी है, खोज जारी है और सारे प्रयास जारी हैं। और हमारी प्राथमिक चिंता का विषय है। हमें इस बात को ले कर के चिंता है। इनका जहां तक सवाल था कि 130 किलोमीटर से अधिक स्पीड से गाड़ियां चला करें, हमने खुद ही इस बात का उल्लेख किया कि बहुत तेज गति से गाड़ियां चलाएंगे तो इस देश में जो आप्रेशनल डिफिकल्टीज़ हैं, जो आप्रेशनल इनवायर्नमेंट है, उसको ध्यान में रख कर फिलहाल यह संभव नहीं दिखाई देता है। इसकी ऐकेडेमिक एक्सरसाइज़ चलती रहती है, थियोरेटिकल एक्सरसाइज़ तो चलती रही है लेकिन उतनी तेज गति से गाड़ियां चलाना फिलहाल मुनासिब नहीं होगा।...(**व्यवधान**)

श्री नरेन्द्र मोहन: मेरा दूसरा प्रश्न यह है। ...(**व्यवधान**)

श्री सभापति: हो गया। मिस्टर साल्वे।

श्री नरेन्द्र मोहन: मेरा दूसरा प्रश्न नहीं हुआ है। यह तो मेरे पहले प्रश्न का उत्तर अभी मिला है।

SHRI N.K.P. SALVE: Sir, we have been under the impression that the Ministry of Railway wants to augment the speed of trains, and review the efficiency of the existing system. I would like to know from the hon. Miniser if he is not going to make any efforts to augment the speed of trains beyond 130 kms/hr. Those who have travelled in fast trains abroad, for example, Japan or France, know that the tracks on which fast trains move are used exclusively for fast trains. Ordinary trains do not move on them. He may reduce the speed of trains, but what is he doing to increase the efficiency of the existing system, where you can afford better facilities to passengers, ensure greater safety, and also ensure that they reach their destination, in this world only?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, जहां तक सेफ्टी का सवाल है, सेफ्टी के एक आस्पेक्ट पर नहीं, उसके कई आस्पेक्ट पर हम जवाब दे चुके हैं और स्टेट्स पेपर में भी हम लोगों ने उल्लेख किया है, यहां इस सदन में और दूसरे सदन में कई प्रश्नों के उत्तर में भी मैंने कहा है कि सेफ्टी हमारा प्राइमरी कंसर्न है और बदलते हुए माहौल में इसके पहले सेफ्टी मेज़र्ज लेने के लिए तीन बार रेलवे एक्सीडेंट इन्क्वायरी कमेटी बनी थी। उनकी अनुशंसाओं पर एक हद तक अमल हो चुका है। अब नयी परिस्थितियां सामने आ रही हैं, उनको ध्यान में रख कर एक नयी सेफ्टी कमेटी जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में बनाई गई। उसको 6 महीने का समय दिया गया है और 6 महीने में और क्या सेफ्टी मेज़र्ज़ लेने चाहियें, उसके बारे में वह विचार कर के हमें अपनी अनुशंसा देंगे। उनकी सिफारिशों पर हम विचार करेंगे। जहां तक सवाल दूसरे देशों के साथ अपने देश की तुलना करने का है, वहां काफी स्पीड से ट्रेंस चल रही है, आप भी अपने यहां बहुत तेज गति से ट्रेंस चला सकते हैं लेकिन हमारे यहां मिकस्ड ट्रैफिक है। एक तरफ राजधानी और शताब्दी की गति से चलने वाली भी ट्रेंस हैं और दूसरी तरफ धीमी गति से चलने वाली पैसेंजर ट्रेंस भी है। इसके साथ-साथ माल को ढोने वाली मालगाड़ियां भी हैं। सभी गाड़ियां एक ही ट्रैक पर चलती हैं। ट्रैक भी एक तरह के नहीं है, कहीं लकड़ी का स्लीपर लगा हुआ है, कहीं पी०एस०टी०-9 है, कहीं कंक्रीट है, चार प्रकार के स्लीपर है। रेल की भी यही स्थिति है, कहीं पुराना रेल लगा हुआ है, कहीं 52 के०जी० का रेल है, कहीं 60 के०जी० का रेल है। सिग्नल सिस्टम भी अलग-अलग है। कहीं इलेक्ट्रीफिकेशन है, कहीं इलेक्ट्रीफिकेशन नहीं है। इन परिस्थितियों में हम अगर सोच लें कि उतनी लम्बी उड़ान भर लेंगे तो हम समझते हैं कि हवाई ख्याल ज्यादा है। यहां डेडीकेटेड ट्रेक बनाना हो तो बनाया जा सकता है लेकिन बहुत कास्टली होगी। क्योंकि अगर कोई डेडीकेटेड ट्रेक होगा तो उसकी फेंसिंग करनी होगी। इसके अलावा डेडीकेटेड ट्रैक पर कहीं कोई लेवल क्रासिंग नहीं रखना पड़ेगा। हर जगह रोड ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज देना पड़ेगा। उसमें मिकस्ड ट्रैफिक नहीं होगा। इसलिए इसका रेट आफ रिटर्न बहुत नेगेटिव चला जाएगा। एक तो निर्माण पर खर्च बहुत ज्यादा होगा और उस पर कोई लाभ नहीं होगा। अगर हम फेंसिंग करें तो जैसा देश का माहौल है फेंसिंग तोड़ कर के लोग आने जाने लगें तो फिर क्या होगा? अगर फेंसिंग टूट जाए और कोई जानवर उस ट्रैक पर आ जाए तो उससे जितनी भयानक दुर्घटना होगी, उसकी आप कल्पना भी नहीं कर सकते। इसलिए आर०डी०एस०ओ० ने इस पर काम जरूर किया है, काम कर के उसने सब कुछ अध्ययन कर लिया है लेकिन अंत में रेल मंत्रालय इस नतीजे पर पहुंचा कि अभी हम को जो हमारे ट्रैक हैं इनकी स्थिति में सुधार कर के अपनी जो स्पीड है उसको बढ़ाया जाए। मालगाड़ियों की स्पीड को बढ़ाने के लिए भी हम कदम उठा रहे है। इनको हम इम्प्रूव करना चाहते हैं एकबारगी लेकिन जापान या दूसरे मुल्कों से तुलना करने से पहले हमें अपने परिवेश और माहौल में भी सुधार लाना चाहिये।

श्री संजय निरूपम: सभापति महोदय, नीतीश कुमार जी बड़े वरिष्ठ सदस्य हैं संसद् के और आज मंत्री है और मंत्री पद से जवाबदेही जुड़ी होती है। जो प्रश्न है उस प्रश्न का जिस तरह से उन्होंने उत्तर दिया है निश्चित तौर से ऐसा लग रहा है कि जवाबदेही टालने के लिए उत्तर दिया गया है। मैं जो आरोप लगा रहा हूं उसके पीछे कुछ मेरी अपनी सोच है। इनका जवाब पढ़ने के बाद ऐसा महसूस हुआ है। प्रश्न यह था कि 130 किलोमीटर से ज्यादा तेज चलाने के लिए जो रेलगाड़ियां अगर हम प्लान करें तो क्या उसके लिए रेल ट्रेक हैं हमारे पास। तो उन्होंने बोला कि नहीं हैं। उसके बाद सवाल यह है कि इनका कि तेज गति से जो ट्रेनें हमारे देश में चल रही हैं उन ट्रेनों में कोई दुर्घटना नहीं हो और दुर्घटनाओं को रोकने के लिए हमारे पास इन्फ्रास्ट्रक्चर क्या है।

बेसिकली तेज गति कोई भी हो सकती है, 130 से नीचे भी हो सकती है, 130 से ऊपर भी हो सकती है। इन्होंने बोल दिया, डू नाट अराइज, प्रश्न नहीं उठता। जो मंत्री जी का एक बयान आया है कि आम तौर पर तेज ट्रेनें इसलिए नहीं चलाना चाह रहे हैं क्योंकि सामने जानवर आ जाते हैं। मैं खुद एक बार भुक्त भोगी रहा हूं। शताब्दी से मैं भोपाल जा रहा था। मेरी ट्रेन के आगे एक भैंस आ गयी। तीन घंटे गाड़ी रूकी रह गयी झांसी से पहले। तो आप इस आधार पर ट्रेनों को तेज गति से देने से नहीं रोक सकते हैं। आपको एक व्यवस्था करनी पड़ेगी कि जानवर ट्रेक पर नहीं आएं। अगर जानवरों को रोकने की व्यवस्था नहीं कर सकते हैं तो इसका अर्थ यह नहीं हुआ कि हम ट्रेन कभी तेज चला ही नहीं सकते।

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, यह कभी नहीं कहा गया कि तेज गति प्राप्त करने का प्रयास नहीं हो रहा है। वह सारी एक्सरसाइज है। लेकिन 130-140 की परमिसिबल स्पीड राजधानी और शताब्दी की अलग-अलग रूप में है, आलरेडी एक्जिस्ट करती है। हम इसको बढ़ा सकते हैं लेकिन माहौल ऐसा है कि इसको बढ़ाना मुनासिब नहीं है। जहां तक इन्होंने कहा कि जानवरों को ट्रेक पर जाने से रोकिए। तो हम समझते हैं कि जवाबदेही हम पर है तो कुछ सुझाव भी ये बता दें कि कैसे रोका जाए....(**व्यवधान**) खर्च कितना आएगा कैलकुलेट किया है आपने ....(**व्यवधान**)

श्री सभापति: बस हो गया। कुमारी फ्रिडा टोपनो।

कुमारी फ्रिडा टोपनो: चैयरमैन सर, साउथ ईस्टर्न रेल लाइन के बारे में कुछ हमें बड़ी प्राब्लम होती है। वह बहुत पुरानी रेल लाइन है। बहुत दिन से उस रेल लाइन की मरम्मत नहीं हुई है। विशेषकर झारसागुडा रेलवे स्टेशन से बिलासपुर तक बहुत कोयला खानें हैं। बहुत गुड्स ट्रेनें रात भर चलती रहती है जिसके कारण वह लाइन बहुत खराब हो गयी है। ब्रिटिश अवाम से वह रेल लाइन तैयार हुई है। आप तो जानते हैं। राउरकेला की तरफ से एक ही ट्रेन है दिल्ली आने के लिए-पुरी से जो दिल्ली आति है। वह सब समय बहुत धीरे-धीरे चलती है और हमेशा देर में पहुंचती है।

मेरा कहना यह है कि इस रेल लाइन की मरम्मत के लिए शायद इस साल ऐसा कुछ प्रावधान नहीं है। आपने उस रेल लाइन के डेवलपमेंट के लिए क्या कोई प्रावधान किया है? यदि नहीं किया है तो करेंगे क्या?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, हालांकि उनका प्रश्न इससे उत्पन्न नहीं होता है लेकिन एक खास इलाके के एक खास खंड के रेल की स्थिति के बारे में उन्होंने कहा है। उनको अलग से इस बारे में उत्तर दिया जा सकता है। रेल ट्रेक का मेन्टिनेंस निरंतर चलने वाला कार्य है। इसके अलावा ट्रेक रिन्यूअल के लिए भी हर साल पैसे आवंटित होते हैं। यह बात सही है। मैं पहले ही बता चुका हूं कभी दूसरे अवसर पर। ट्रेक रिन्यूअल ओवरडयू है देश में और उसमें साउथ ईस्टर्न रेलवे का भी हिस्सा है जिसके ट्रेक रिन्युअल के लिए प्रयास किया जा रहा है।

रेलवे द्वारा की जाने वाली माल ढुलाई में कमी

*544. **श्री सुखदेव सिंह ढिंढसा:**
श्री बरजिन्दर सिंह हमदर्द:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आर्थिक गतिविधियों में कमी होने के कारण वर्ष 1998-99 के प्रथम तीन महीनों में रेलवे द्वारा माल ढुलाई की मात्रा गत वर्ष की इसी अवधि की तुलना में कम हो गयी है;

(ख) यदि हां, तो कुल कितनी मात्रा में माल ढुलाई की गयी है तथा यह गत वर्ष की इसी अवधि की माल ढुलाई की तुलना में कितनी कम है;

(ग) क्या माल ढुलाई की मात्रा में उपरोक्त कमी आने के कारणों का पता लगाने हेतु कोई जांच की गयी है; और

(घ) यदि हां, तो उसकी निष्कर्षों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

रेलवे द्वारा की जाने वाली माल ढुलाई में कमी के संबंध में विवरण

(क) जी हां, रेल परिवहन के लिए मांग में कमी के कारण चालू वित्त वर्ष के प्रथम तीन महीनों के दौरान पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि की तुलना में प्रारंभिक लदान में कमी आई है।

(ख) अप्रैल-जून 1998 के दौरान, भारतीय रेलों ने 99.41 मिलियन टन का लदान किया है जो पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि की तुलना में 3.92 मिलियन टन कम है।